

Условия предоставления ипотечных кредитов в Восточной Европе

Страна	Условия кредитования		
	доля кредита в стоимости жилья (%)	срок кредитования (лет)	процентная ставка (%)
Болгария	70	30	1 – 2
Польша	70 - 84	30 - 60	2 - 10
Венгрия	88	35	2 – 6
Чехия и Словакия	варьируется	30	2 – 5

Во всех экономически развитых странах люди не приобретают жилье (квартиру, дом), заплатив за него единовременно полную стоимость, а получают ипотечный кредит, что позволяет вселиться в квартиру сразу после оплаты первой части долга, затем, в течение ряда лет, периодическими платежами заемщик возвращает кредит и проценты по нему [3].

Библиографический список

1. Зюзин В.А., Королев А.Н. Комментарий к Федеральному закону от 16 июля 1998 г. №102-ФЗ «Об ипотеке (залоге недвижимости)». 2008.
2. Кириенко А.А. Ипотека в вопросах и ответах. М.: Экономист, 2007.
3. Полтерович В.М. Формирование ипотеки в догоняющих экономиках: проблема трансплантации институтов. М.: Экономист, 2007.

УДК 656.135.073(075.8)

Асп. К.Н. Демченко
Рук. Р.Н. Ковалев
УГЛТУ, Екатеринбург

ПУТИ РАЗВИТИЯ ПРИГОРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ И В МИРЕ

Городской рельсовый транспорт развивается в мире по трем направлениям. В первом случае развитие пригородного железнодорожного транспорта направлено на увеличение пригородных и городских перевозок в классическом понимании на электрической и дизельной тяге. Оно наиболее полно соответствует повышающейся мобильности населения. В Западной Европе в основном используется электрическая тяга (электropоезда), в Северной Америке большинство пригородных маршрутов обслуживаются железнодорожными поездами на тепловозной тяге. В Японии улучшение пригородных перевозок как наиболее рентабельных рассматривается как

важная и перспективная часть программы развития всей сети железных дорог. Но обычно такие сообщения практически не интегрируются в общую сеть городского общественного транспорта, будучи в основном изолированными [1].

Но, к примеру, в Гонконге пригородные железнодорожные перевозки и городские перевозки не только приносят доход, но и интегрированы в единую систему с другими видами городского транспорта благодаря использованию билетов, которые действительны для проезда по маршрутам, обслуживаемым несколькими транспортными компаниями. Такие билеты продаются на железнодорожных станциях, трамвайных и автобусных остановках и проверяются на конечных станциях.

В некоторых случаях, когда на рынке появляются новые виды подвижного состава, такие как облегченные дизель-поезда, которые на данный момент широко представлены на рынке, возможно возобновление закрытых ранее по материальным причинам маршрутов пассажирских перевозок.

Вторым направлением является развитие пригородных железнодорожных и городских перевозок по типу трамвай-поезд. Здесь используется подвижной состав городского рельсового транспорта, который может обращаться не только по линиям трамвая, но и по прилегающим к городам участкам магистральных железных дорог. Для этого подвижной состав выполняется, как правило, двухсистемным, т. е. рассчитанным на работу от разных систем тягового электроснабжения (обычно 750 В постоянного тока на трамвайных линиях, 15 кВ, 16 2/3 Гц или 25 кВ, 50 Гц переменного тока на магистральных железнодорожных). Эффективность такого рода сообщений по качеству транспортного обслуживания и экономическим показателям доказана в Карлсруэ и Саарбрюккене (в последнем случае даже в международном масштабе, так как трамвай-поезда здесь идут до французского города Саргемина), а также в Манчестере (система Tramlink). Естественно, эти системы используют инфраструктуру железных дорог, но полностью независимы от них с точки зрения организации движения поездов (согласуются только нитки графика) и взимания платы за проезд (выпускаются собственные разовые и абонементные билеты, в том числе на разные виды транспорта) [2].

В третьем случае развитие пригородного железнодорожного транспорта направлено на согласование расписаний различных видов транспорта для улучшения условий пересадки пассажиров. Наиболее ярко это проявляется в последнее время в организации железнодорожных сообщений с аэропортами (например, сообщения Heathrow Express в Англии), предоставляющие авиапассажирам не только быстрый и удобный проезд из центра Лондона в аэропорт, но и возможность регистрации билетов и, что будет внедрено несколько позже, оформления багажа на железнодорожной станции отправления. Столь же эффективным стало создание единых

станций - пересадочных узлов для пригородных поездов, трамваев и автобусов. Также местными властями такие станции могут рассматриваться как объекты для реализации новых архитектурных решений.

Таким образом, используя вышеперечисленные методы развития пригородного железнодорожного транспорта, возможно повысить их конкурентоспособность относительно альтернативных видов пассажирских перевозок в РФ и тем самым увеличить их привлекательность и доходность.

Библиографический список

1. Перспективы мирового рельсового транспорта // Техника железных дорог. 2011. № 71 (255) URL: <http://www.opzt.ru/magazine.html>.
2. Чемоданова К.Е. // Перспективы развития транспортной доступности для пригородных пассажирских перевозок на примере Екатеринбургской агломерации // Заседания Экспертно-консультационного совета Уральского территориального управления Федерального агентства железнодорожного транспорта от 22 марта 2011 года Екатеринбург № 21.

УДК 681

Маг. А.С. Евдокимов
Рук. О.А. Карасева
УГЛТУ, Екатеринбург

ПРИМЕНЕНИЕ МЕТОДОВ ОЦЕНКИ МНОГОФАКТОРНЫХ СТРУКТУР ДЛЯ ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА

Качество подготовки молодых кадров во всех сферах деятельности напрямую зависит от того, как построен образовательный процесс в вузе. Оценка эффективности деятельности вузов, проводимая Министерством образования и науки РФ, основывается на мониторинге определенного набора показателей, которые, на взгляд авторов статьи, недостаточно объективно оценивают ситуацию в вузах.

Кроме формальных показателей существует человеческий фактор, а именно: деятельность преподавателя, работающего со студенчеством каждый день в течение нескольких лет. Как увлечь молодых людей, как убедить их в престижности выбранной профессии? Это зависит напрямую от ежедневного общения преподавателя и студента.

Существуют теоретические курсы повышения квалификации преподавателя вуза. Но, как правило, изучение теории не дает видимых результатов, если их нельзя оценить формальными методами.